Deutscher Bundestag **Drucksache 18/11113**

18. Wahlperiode 09.02.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andrej Hunko, Frank Tempel, Jan van Aken, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/10772 –

Militärische Drohnen in deutschen Lufträumen und ihre Steuerung über Relaisstationen

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit dem Jahr 2013 ist bekannt, dass die US-Armee in der Oberpfalz Trainingsflüge mit drei verschiedenen Drohnen-Typen durchführt (Bundestagsdrucksache 18/48). Zuständig ist das „Joint Multinational Training Command“ (JMTC) in Vilseck. Die benötigten Aufstiegsgenehmigungen wurden vom Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) erteilt (Bundestagsdrucksache 18/533). Zuständig ist das Amt für Flugsicherung der Bundeswehr und die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS). Eigentlich dürfen die Drohnen die US-Basen in Bayern nicht verlassen, sondern lediglich über dem Gelände aufsteigen. Im Jahr 2014 haben die US-Militärs eine erweiterte Zulassung beantragt, um in Korridoren zwischen den Basen Grafenwöhr und Hohenfels zu verkehren. Sie könnten in diesen Übungsräumen ED-R 136A und ED-R 137 über 4 000 Meter aufsteigen und mit bis zu 200 Kilometern pro Stunde fliegen.

Die durch die US-Streitkräfte betriebenen unbemannten Luftfahrzeuge können sowohl außerhalb der Sichtweite (Beyond Visual Line Of Sight) als auch nach Sicht gesteuert werden (Bundestagsdrucksache 18/4944). Die Steuerungsart hängt vom entsprechenden Übungsprofil ab. Am 30. November 2016 gab das Auswärtige Amt erstmals zu, dass US-Standorte in Deutschland am tödlichen Drohnenkrieg der US-Armee beteiligt sind (Plenarprotokoll 18/205, S. 20452 f). Das betrifft nicht nur die (inzwischen ausgebaute) dortige Relaisstation, sondern weitere Fähigkeiten zur Planung, Überwachung und Auswertung von Luftoperationen.

Auch Drohnen der Bundeswehr müssten zukünftig Relaisstationen nutzen. So sollen Aufklärungsdaten und womöglich auch Steuerungssignale der drei Aufklärungsdrohnen „Heron 1“ in Mali nicht nur in Bodenstationen vor Ort, sondern auch in Deutschland verarbeitet werden (Mitteilung des Presse- und Informationsstabs im BMVg vom 31. Oktober 2016). Unklar ist, welche Kommunikationsverbindungen (etwa per Richtfunkverbindung oder Satellitenanbindung) hierfür errichtet würden.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 7. Februar 2017 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung nimmt die Vorbemerkung der Fragesteller zur Kenntnis. Sie stimmt weder darin enthaltenen Wertungen zu noch bestätigt sie die darin enthaltenen Feststellungen oder dargestellten Sachverhalte.

Die nachfolgenden Antworten geben den Sachstand zum 1. Februar 2017 wieder.

1. Wie viele Drohnen welcher Typen hat nach Kenntnis der Bundesregierung das US-Militär derzeit an welchen Standorten in Deutschland stationiert, und welcher Aufwuchs ist geplant?

Die folgende Tabelle zeigt eine Auflistung der Standorte, der Typen und die jeweilige Anzahl von in Deutschland stationierten UAS[1] der US-Streitkräfte:

Standort	**Typ**	**Anzahl**
Spangdahlem	RAVEN	12
Ramstein	RAVEN	3
Grafenwöhr	RAVEN	120
Grafenwöhr	SHADOW	8
Hohenfels	RAVEN	9
Hohenfels	PUMA	3

Die US-Streitkräfte planen einen Aufwuchs von insgesamt vier unbemannten Luftfahrzeugen des Typs SHADOW in Grafenwöhr/Hohenfels.

a) Was ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Stand des Genehmigungsverfahrens für eine erweiterte Zulassung zum Betrieb von US-Drohnen in Korridoren zwischen Basen in der Oberpfalz, etwa zwischen Grafenwöhr und Hohenfels (Bundestagsdrucksachen 18/4944 und 18/5887)?

Der Bundesregierung liegen keine über die in den genannten Bundestagsdrucksachen enthaltenen Informationen hinausgehenden Erkenntnisse vor.

b) Mit welchem endgültigen Ergebnis wurden die Untersuchungen zu der im November 2014 in Hohenfels abgestürzten US-Drohne nach Kenntnis der Bundesregierung abgeschlossen (Bundestagsdrucksachen 18/4944 und 18/5887)?

Der Abschlussbericht zu den Untersuchungen durch die zuständigen US-Behörden wurde angefordert, liegt der Bundesregierung jedoch noch nicht vor.

c) Inwiefern ist die Bundesregierung mittlerweile in der Lage oder willens in Erfahrung zu bringen, ob die in der Oberpfalz geflogenen US-Drohnen (insbesondere die abgestürzte „Shadow“) auf Sicht oder „Beyond Visual Line Of Sight“ (BVLOS) oder von einer US-Basis außerhalb Deutschlands gesteuert werden, diese Steuerung mithin über eine Relaisstation erfolgen (Bundestagsdrucksache 18/5887)?

Auf die Antwort zu Frage 1b sowie die Bundestagsdrucksachen 18/4944 und 18/5587 wird verwiesen. Nach Kenntnis der Bundesregierung betreiben die US-

[1] Unmanned Aircraft System.

Streitkräfte keine UAS in der Oberpfalz, die von außerhalb Deutschlands über eine Relaisstation gesteuert werden.

d) Inwiefern kann die Bundesregierung zur Beantwortung dieser bereits mehrmals gestellten Frage nötigen Kenntnisse bei der US-Armee einholen?

Auf die Antwort zu Frage 1c wird verwiesen.

e) In welchem Umfang hat die Bundeswehr im Jahr 2016 US-Basen für Flüge ihrer eigenen Drohnen genutzt?

Im Jahr 2016 hat die Bundeswehr keine US-Basen für Flüge ihrer eigenen unbemannten Luftfahrzeuge genutzt.

2. Was ist der Bundesregierung darüber bekannt, auf welche Weise die Regierung Luxemburgs die US-Relaisstation in Ramstein durch die Zurverfügungstellung von Bandbreite unterstützt (Luxemburger Wort vom 12. Dezember 2016, „Das Geschäft mit den Militärdrohnen“)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Kenntnisse vor.

3. Welche eigenen Aufträge hat die Bundesregierung im Bereich der Militärtechnologie mit der im Staatsbesitz befindlichen Luxemburger Firma SES-Government Solutions abgewickelt?

Weder bestanden noch bestehen Vertragsbeziehungen zur Fa. SES Government Solutions vor.

4. Auf welche Weise prüft das Bundesministerium der Verteidigung, ob die weitere Erprobung des Überwachungssystems ISIS in einer Drohne der MALE-Klasse oder HALE-Klasse beschleunigt werden kann (Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs Markus Grübel an den Vorsitzenden des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages vom 22. November 2016)?

Die Erprobung des SIGINT[2]-Missionsystems ISIS in einem UAS der MALE Klasse wird nicht untersucht. Zur Erprobung von ISIS in einem UAS der HALE-Klasse (EURO HAWK FULL SCALE DEMONSTRATOR – EH FSD) finden derzeit Verhandlungen mit der Industrie statt. Hiervon hängt der weitere Zeitplan im Projekt ab.

5. Welchen Zeitplan zur Wiederinbetriebnahme der HALE-Drohne „Euro Hawk“ hält die Bundesregierung derzeit für realistisch?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

[2] Signal Intelligence.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

6. Welche Kosten entstehen zur Umrüstung von zwölf Fahrzeugen zur „Mobilen Geschützten Fernmeldeaufklärung“ (MoGeFA) zur signalerfassenden Aufklärung (http://gleft.de/1xR; bitte nur die Ausgaben für die Firma PLATH angeben), und wo werden die Fahrzeuge stationiert?

Die Antwort zu den Kosten ist VS-Nur für den Dienstgebrauch eingestuft.[3]

Derzeit ist geplant, die MoGeFA-Systeme zu gleichen Anteilen in Daun und Stadum zu stationieren.

7. Was ist der Bundesregierung über weitere Probleme des Zulassungsprozesses der HALE-Drohnen des NATO-AGS-Programms bekannt, und was ist damit gemeint, wenn das Bundesministerium der Verteidigung schreibt, die luftrechtliche Zulassung durch die italienische Zulassungsbehörde befinde sich „in Bezug auf den vorgesehenen Zeitplan in einer kritischen Phase“?

Die luftrechtliche Zulassung durch die italienische Zulassungsbehörde (DAAA) befindet sich nach hiesiger Kenntnis derzeit in Bezug auf den vorgesehenen Zeitplan in einer kritischen Phase. Mit Blick auf die inhaltlichen Fragestellungen des Zulassungsprozesses steht die DAAA in engem Kontakt mit dem Hersteller.

Mit dem Ausdruck „kritische(n) Phase“ soll zum Ausdruck gebracht werden, dass eine bisher unbekannte Fragestellung, die sich auf die direkte Verwendbarkeit der vom Hersteller zur Verfügung gestellten Daten bezieht (siehe Antwort zu Frage 7a), erkennbar und von Relevanz für das Programm geworden ist.

a) Hinsichtlich welcher inhaltlichen Fragestellungen des Zulassungsprozesses stand bzw. steht die italienische Zulassungsbehörde hierzu „in engem Kontakt mit dem Hersteller“?

Nach hiesigem Kenntnisstand steht die DAAA mit der Herstellerfirma Northrop Grumman hinsichtlich der Nutzbarkeit und Auswertung von Bestandsdaten anderer Nutzer aerodynamisch vergleichbarer Systeme in enger Verbindung. Ein regelmäßig tagendes Expertengremium (Executive Steering Group (ESG)), bestehend aus DAAA, Hersteller und zukünftigem Nutzer, tagt bedarfsorientiert.

b) Welche „Dokumentationsunterlagen“ wurden seitens des Herstellers Northrop Grumman verzögert herausgegeben, und welche „Anpassung von Softwareanteilen“ musste vorgenommen werden?

Nach hiesigem Kenntnisstand wurden der DAAA Fluglage-, Steuerungs- und Reaktionsergebnisdaten anderer, dem Firmenportfolio der Herstellerfirma zugehörender luftgestützter Systeme bereitgestellt.

Hinsichtlich der Begrifflichkeit „verzögert herausgegeben“ bezieht sich diese Bewertung auf den Prozess der Datenübergabe und nicht auf die Bereitschaft der Firma, diese Daten zur Verfügung zu stellen, da dies Vertragsgrundlage ist.

[3] Die Antwort ist im Parlamentssekretariat des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort von Berechtigten eingesehen werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

c) Wer ist für die Lieferung bzw. den Einbau der Verschlüsselungstechnik zur Steuerung und Datenübertragung der NATO-Drohnen verantwortlich, und welche Produkte welcher Hersteller werden eingebaut?

Die verwendeten Systeme und Produkte zur verschlüsselten Datenübertragung werden von den Firmen ViaSat Inc., Rohde & Schwarz sowie Thales hergestellt und geliefert. Der Einbau wird durch den Hauptauftragnehmer durchgeführt.

8. Was kann die Bundesregierung zu Plänen mitteilen, innerhalb der MALE RPAS Community, an der neben der Bundeswehr auch Militärs aus Polen, den Niederlanden, Italiens, Frankreichs, Spaniens und Griechenlands beteiligt sind, einen gemeinsamen Demonstrator für Trainings zu entwickeln?

Deutschland beteiligt sich im Rahmen der European Defence Agency (EDA) und in Zusammenarbeit mit der European Air Group (EAG) u. a. mit der Synchronisation von Ausbildungsabschnitten und Verfahrensabstimmungen im Bereich Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS).

In diesem Gremium wurde Anfang 2016 beschlossen, dass eine vernetzte, kostengünstige, systemunabhängige Softwarelösung (Demonstrator) als gemeinsame Übungsmöglichkeit geprüft werden soll.

Seitens der EDA wurde dafür ein Ausschreibungsverfahren eingeleitet, das am 1. Dezember 2016 endete. Die Angebote befinden sich derzeit in der Prüfung. Die Ergebnisse werden den teilnehmenden Nationen zu einem noch nicht bestimmten Zeitpunkt vorgestellt.

9. Welche neueren Angaben kann die Bundesregierung zu dem Angebot des Rüstungskonzerns Airbus als Hauptauftragnehmer für die als Übergangslösung zu beschaffenden Kampfdrohnensysteme „Heron TP“ hinsichtlich der von Airbus vorgesehenen Verteilung der Gesamtkosten (bitte benennen) auf die Bereiche Luftfahrzeuge, Bodenstationen, Satellitenkapazität zur Datenübertragung, Ausbildung und Betrieb im Einsatzland machen (Plenarprotokoll 18/198, Bundestagsdrucksache 18/10443)?

Die Zuordnung der Kosten auf einzelne Vertragspositionen und die Darstellung der Gesamtkosten sind Gegenstand der derzeit stattfindenden Vertrags- und Preisverhandlungen. Eine detaillierte Gesamtübersicht von Kosten und Leistung wird dem Verteidigungsausschuss und dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages im Rahmen der Befassung mit der 25 Mio. Euro Vorlage zum Projekt MALE HERON TP vorgelegt.

10. Ab wann will es die Bundeswehr ermöglichen, die Daten der drei Aufklärungsdrohnen „Heron 1“ in Mali nicht nur in Bodenstationen vor Ort, sondern auch in Deutschland zu verarbeiten (Mitteilung des Presse- und Informationsstabs im BMVg vom 31. Oktober 2016)?

a) An welchen Standorten sollen die Daten verarbeitet werden?

Die Fragen 10 und 10a werden zusammen beantwortet:

Die Aufklärungsdaten der drei Aufklärungsdrohnen „Heron 1“ werden seit dem 1. November 2016 auch am deutschen Standort Jagel in Schleswig-Holstein verarbeitet. Die Anbindung weiterer deutscher Standorte ist derzeit nicht geplant.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

b) Über welche Kommunikationsverbindungen (etwa per Richtfunkverbindung oder Satellitenanbindung) würde dies erfolgen, und inwiefern werden hierfür auch Relaisstationen genutzt?

Die Übermittlung der Aufklärungsdaten erfolgt unabhängig vom Flugbetrieb über eine eigene SATCOMBw-Verbindung. Zu diesem Zweck wird eine dedizierte Bodenstation mittlerer Größe in Mali eingesetzt. Die Verbindung wird zentral in der SATCOMBw-Bodenstation in Gerolstein geankert. Von dort aus werden die Daten über das bundeswehrinterne Netz verteilt.

11. Welche Testflüge des früher unter dem Namen „Barracuda“ firmierenden und nun als „Agile UAV“ bezeichneten Drohnenprojekts der Rüstungskonzerne Airbus Defence & Space, Patria und RUAG sowie der finnischen und schweizerischen Luftwaffe haben im Jahr 2016 stattgefunden, und welche weiteren sind für 2017 geplant?

Die Arbeiten zum Systemdemonstrator „Agile UAV[4] in vernetzter Umgebung“ unter Nutzung des firmeneigenen Technologieträgers „Barracuda“ wurden wie geplant Ende 2015 beendet. Somit haben weder in 2016 Testflüge stattgefunden noch sind solche für 2017 geplant.

a) Welche Techniken und Verfahren wurden bei den Flügen getestet?

Es wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

b) Was kann die Bundesregierung zu einer Meldung des Projektpartners RUAG berichten, wonach das System erstmals Kunden zum Kauf angeboten worden sei (http://gleft.de/1xg)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

c) Auf welche Weise ist die Wehrtechnische Dienststelle 61 der Bundeswehr an weiteren Arbeiten zu den Paketen „Airworthiness & Certification, Concept of Operations, Platform Technology Aspects“ beteiligt?

Die Wehrtechnische Dienststelle 61 (WTD 61) der Bundeswehr erteilte für die Flugkampagnen mit dem „Barracuda“ jeweils eine Vorläufige Verkehrszulassung für das Luftfahrzeug. An weiteren Arbeiten ist die WTD 61 in diesem Themenkomplex nicht beteiligt.

d) Was ist der Bundesregierung darüber bekannt, inwiefern auch Finnland und die Schweiz als Beteiligte von „Agile UAV” ähnliche Systeme entwickeln wollen?

Sowohl Finnland als auch die Schweiz betreiben seit vielen Jahren UAV des Typs „Ranger“ für Aufklärungs- und Überwachungsmissionen. Über eine Entwicklung Barracuda-ähnlicher Systeme liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

[4] Unmanned Aerial Vehicle.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

12. Welche EU-Forschungsprojekte zur Erprobung der Integration unbemannter Drohnen in den zivilen, nicht segregierten Luftraum sind der Bundesregierung nach Beantwortung der Bundestagsdrucksache 18/8784 bekannt geworden, und wer führt diese durch?

Im Rahmen des Projektes MidCAS sollen Sense bzw. Detect & Avoid Technologien und Standardisierungsvorschläge für die „en-route“ Flugphase erarbeitet werden. Der europäische Standardisierungsprozess ist somit eingeleitet.

Beteiligte Nationen sind Schweden (Lead Nation), Spanien, Frankreich, Italien und Deutschland; Auftragnehmer ist ein Konsortium aus elf gleichberechtigten Unternehmen und Forschungsinstituten.

Auf deutscher Seite sind beteiligt:

- Airbus Defence and Space, Manching,
- Diehl BGT Defence GmbH & Co. KG,
- Deutsches Zentrum für Luft und Raumfahrt e. V.
- und ESG Elektroniksystem- und Logistik GmbH.

Ziel des Projektes ERA ist die Erarbeitung von Technologien und Standardisierungsvorschlägen zu den Teilaspekten „Automatic Taxiing“, „Automatic Take Off and Landing“ und „Automation and Emergency Recovery“.

Beteiligte Nationen sind Deutschland (Lead Nation), Frankreich, Italien, Polen und Schweden; Auftragnehmer ist ein Konsortium aus 18 gleichberechtigten Unternehmen und Forschungsinstituten.

Auf deutscher Seite sind beteiligt:

- Airbus Defence and Space, Manching
- und ESG Elektroniksystem- und Logistik GmbH.

13. Was ist der Bundesregierung mittlerweile über den Zeitplan der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) zum Beginn des Einsatzes von Drohnen über dem Mittelmeer bekannt (Bundestagsdrucksachen 18/8531 und 18/8784)?

Entsprechend der Verordnung (EU) 2016/1625 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs wird die EMSA künftig, aufbauend auf den bereits vorhandenen Seeverkehrsinformationssystemen der Agentur zur Verbesserung der maritimen Überwachung, zusätzliche Informationen insbesondere auch durch Dienste ferngesteuerter Luftfahrtsysteme (RPAS-Dienste) bereitstellen.

a) Wann soll das Ausschreibungsverfahren beendet sein bzw. ab wann wären die Drohnen nach gegenwärtigem Stand einsatzbereit?

Die künftigen RPAS-Dienste der EMSA sollen sich im Rahmen einer ersten Phase auf die Überwachung und Bekämpfung von Meeresverschmutzung sowie Schadstoffemissionen in Schiffsabgasen konzentrieren. Die entsprechenden Dienstleistungen wurden bereits in Auftrag gegeben und sollen nach Angaben der Agentur ab dem ersten Quartal 2017 für Vor-Ort-Operationen zur Verfügung stehen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Im Rahmen einer zweiten Phase sollen sich die Dienstleistungen der Agentur auch auf die sog. Mehrzweckeinsätze im Zusammenhang mit Grenz- und Küstenschutzaufgaben, vgl. Artikel 2b Absatz 1 Buchstabe e der Verordnung (EG) Nummer 1406/2002, erstrecken. Eine Vergabe der entsprechenden Aufträge soll im Januar 2017 mit der Möglichkeit von Vor-Ort-Operationen ab Mitte 2017 erfolgen.

b) Inwiefern liegen schon Anfragen oder Interessensbekundungen einzelner Mitgliedstaaten oder „ggf. auch der Europäischen Agentur für die Grenz- und Küstenwache“ zum Einsatz der Drohnen vor?

Die EMSA führt derzeit bei den Mitgliedstaaten eine Bedarfsabfrage für den Einsatz von RPAS-Diensten durch. Über bereits erfolgte Anfragen oder Interessensbekundungen liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

14. Auf welchem Wege und mit welchen Kosten beschaffen EU-Agenturen und Mitgliedstaaten (insbesondere Deutschland) nunmehr Daten der Satelliten-AIS-Dienste, nachdem diese seit dem 31. August 2016 nicht mehr durch das von der Europäischen Weltraumorganisation bereitgestellte, kostenlose Forschungs- und Entwicklungsprogramm bereitgestellt werden (Bundestagsdrucksache 18/8784)?

Im Zusammenhang mit dem sogenannten Grenzschutzpaket ist eine Aufstockung des EU-Beitrags für die EMSA in Höhe von rund 87 Mio. Euro für den Zeitraum 2017 bis 2020 erfolgt. Hierbei handelt es sich um operative Ausgaben zur Erhöhung der Überwachungskapazitäten in Höhe von rund 81 Mio. Euro, vor allem zur Beschaffung von RPAS-Diensten (67 Mio. Euro) sowie SAT-AIS- und Satcom-Daten und -Diensten.

Um künftig eine gleichbleibende Qualität der maritimen Lageerfassung sicherstellen zu können, wird die EMSA über ihre Seeverkehrssysteme auch weiterhin kostenlos Satelliten-AIS-Datendienste (SAT-AIS) für andere EU-Agenturen und die Mitgliedstaaten bereitstellen.

15. Was ist der Bundesregierung über die Einhaltung des Zeitplans zum operationellen Betrieb der „Weltraumdatenautobahn“ bekannt, der ab Juli 2016 aufgenommen werden sollte (Bundestagsdrucksache 18/8784)?

Der operationelle Dienst der „Weltraumdatenautobahn“ wurde offiziell mit dem EDRS-A im November 2016 aufgenommen.

a) Wann soll der Aufbau der „Nutzer-Bodenstation in Neustrelitz“ von Airbus Defence and Space in Neustrelitz nach Kenntnis der Bundesregierung fertiggestellt und betriebsbereit sein?

Bei der geplanten Nutzerstation in Neustrelitz handelt es sich nicht um eine Empfangsstation der Fa. Airbus Defence & Space, sondern des Deutschen Fernerkundungsdatenzentrums (DFD). Die DFD Nutzerstation ist nicht Teil des Kernbodensegmentes von EDRS. Über den Zeitpunkt der Fertigstellung bzw. Betriebsbereitschaft liegen keine Kenntnisse vor.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

b) Welche Ergebnisse ergaben sich nach der Prüfung der EMSA, inwieweit die Satellitendaten, welche für EMSA aufgenommen werden, über das europäische Datenrelaissystem (EDRS) weitergeleitet werden könnten, und inwieweit das Kontingent, das in dem Zusammenhang für Copernicus zur Verfügung steht, hierfür genutzt werden könnte?

Copernicus Daten können mit Start des EDRS Dienstes operationell auch über EDRS übertragen und der EMSA zur Verfügung gestellt werden.

c) Welche Details sind der Bundesregierung mittlerweile zu einem geplanten Abkommen mit dem European Union Satellite Center (SatCen) bekannt, wonach auch dort Dienste der „Weltraumdatenautobahn“ genutzt werden könnten?

Im Rahmen des europäischen Copernicus Programms haben die Europäische Kommission und das Satellitenzentrum der Europäischen Union (SatCen) ein Delegationsabkommen geschlossen. Wie alle anderen Nutzer kann das SatCen Daten aus Copernicus verwenden, auch solche, die mittels EDRS übertragen werden.

16. Inwiefern hält die Bundesregierung die in der „SESAR Drones Outlook Study“ vom 23. November 2016 vorgestellten Prognosen für realistisch, wonach in 2050 im Agrarsektor 100 000 Drohnen eingesetzt würden, im Energiesektor 10 000, im Transportgewerbe 100 000 und in Belangen der öffentlichen Sicherheit 50 000?

Aus hiesiger Sicht kann eine verlässliche Prognose bzw. Beurteilung der in der Studie abgegebenen Prognosen bereits aufgrund des Zeitraums bis 2050 unter Berücksichtigung der fortschreitenden technischen Entwicklung nicht erfolgen. Hinzu kommt, dass die Prognosen nicht allein den nationalen Bereich betreffen.

17. Welche Haltung vertritt die Bundesregierung zu Plänen der Europäischen Kommission, nach einem Beschluss des Verkehrssauschusses im EU-Parlament einheitliche Regelungen zur Zulassung von Drohnen festzulegen (http://orf.at/stories/2366184)?

a) Für welche Gewichtsklassen sollte die Europäische Kommission aus Sicht der Bundesregierung einen Legislativvorschlag vorlegen?

b) Welche Vorgaben für das „Drohnendesign“, die Markierung sowie Identifizierung von Drohnen sollte die Europäische Kommission aus Sicht der Bundesregierung berücksichtigen?

Die Fragen 17 bis 17b werden zusammen beantwortet:

Auf der 3505. Tagung des Rates der Europäischen Union für Verkehr, Telekommunikation und Energie am 1. Dezember 2016 wurde die allgemeine Ausrichtung zum Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates festgestellt (Dok. 15155/16). Sie wurde auch von deutscher Seite unterstützt. Darin werden – unabhängig von den Maßen – grundlegende Anforderungen für alle unbemannten Luftfahrzeuge festgelegt und harmonisierte Regelungen vorgeschlagen. Die Vorgaben für konstruktive Anforderungen, Anforderungen an den Betreiber und an die Unternehmen werden vom jeweiligen Risiko des beabsichtigten Betriebs abhängig gemacht. Dies betrifft auch die Kennzeichnung, Registrierung oder Identifizierung der Geräte

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

und Halter, wobei entsprechende technische Standards und Normen erforderlich werden.

18. Was ist der Bundesregierung über Pläne der Europäischen Flugaufsichtsbehörde (EASA) bekannt, Richtlinien und Empfehlungen für Flugzonen über Kriegsgebieten bzw. Gebieten mit militärischen Auseinandersetzungen zu erstellen?

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) unterstützt unter anderem die Mitgliedstaaten bei der Umsetzung und Anwendung der ICAO-Standards. Auf einer von der EASA und der rumänischen Luftfahrtbehörde organisierten Konferenz im September 2015 wurde eine Arbeitsgruppe hochrangiger Vertreter der Europäischen Kommission, der Mitgliedstaaten und der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) einberufen. Diese hat die Empfehlung abgegeben, ein europäisches Vorwarnsystem zu Konfliktzonen einzuführen. Ziel dabei ist es, durch gegenseitigen Informationsaustausch und Zusammenarbeit der Experten die Informationsgewinnung zu Konfliktzonen und die Bewertung des jeweiligen Risikos zu verbessern. Die künftigen Aufgaben der Agentur werden in dem in der Antwort zu Frage 17 aufgeführten Vorschlag der Europäischen Kommission zur Neufassung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 beschrieben. Derzeit beschränken sich die Aufgaben auf die Koordinierung bei der Informationsgewinnung und -bewertung und der Abgabe von Empfehlungen.

19. Was ist der Bundesregierung über Fortschritte des Vorhabens der Europäischen Kommission, der EASA, der Verteidigungsagentur (EDA) und des SESAR-Projekts bekannt, Drohnen in das europäische Flugverkehrsmanagement (Aviation and Air Traffic Management) zu integrieren (Pressemitteilung EASA vom 8. November 2016, „Partners step up efforts to address the integration of drones into European airspace")?

a) Welche einzelnen Vorhaben verfolgt das Projekt im zivilen und militärischen Bereich?

b) Welche weiteren Organisationen sollen dabei eingebunden werden?

c) Wann wollen die Projektbeteiligten entsprechende Ergebnisse, etwa zur Harmonisierung EU-weiter Regelungen, vorlegen?

Die Fragen 19 bis 19c werden zusammen beantwortet:

Es wird auf die Antwort zu Frage 17 sowie auf die Bundestagsdrucksache 18/8103 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333